

# Thule Air Base

## Grønland

### af Per Røn.

Første del af min Thulehistorie var bestilt af Stefan fra Ålborg Universitet, som var i gang med en afhandling om dagligdagen på basen før det famøse flystyrt, bombeflyet B 52 i januar 1968.

Flyet var udstyret med fire brintbomber, valgte at falde ned på havisen mellem Thulebasen og Sounders Island, en ø i Melvillebugten.

Og det satte gang i mange ting. Vores firma DCC tilbød at bistå med alt disponibelt mandskab, med at rydde op på havisen. En del af flyet var gået igennem havisen og lå på bunden af bugten og kunne derfor ikke hentes op, og den dag i dag tales jo om, at der måske ligger en del af de fire brintbomber dernede i dybet, jeg mener der tales om cirka 300 meter dybde? På havisen der var cirka 3 meter tyk lå der i en omkreds af cirka en kilometer vragsdele af alle arter spredt, det blev så samlet op, dels ved hjælp af en specielt fremstillet harve trukket af en bulldozer, resten af vragsdelene, småtingende blev samlet op med håndkraft, af amerikanske soldater. Det maskinelle blev udført af DCC ansatte.

Skrottet fra isen blev puttet i gamle 5000 liter olie/benzintanke der blev hentet ind fra udkanten af basen, hvor de havde forsynet basens hedengangne jetjagere i 1960 og fremover. Der blev skåret et stort hul i toppen af tankene, skrottet blev dumpet ned i tankene. Arealet nedenfor Hangar 1 blev brugt til lagerplads, senere på sommeren blev de så kørt ned til havnen og lastet ombord på nogle gamle Liberty både, og sejlet til USA. Udover at samle vragsdelene sammen, skulle vi sørge for at der var en farbar is-vej fra land til hullet i isen på fjorden. Udover Jens Zinglersen fra KGH og indfødte, var jeg og min gode ven Christian de første danskere ved det sorte hul. Vi blev samlet ved Hangar 1, som de første der skulle afprøve om isen kunne bære en af vores Oskos (stor sneplov) der vejede ca. 25 tons, så vi sad med hånden på dørhåndtaget hele vejen ud og kørte rundt om hullet og konstaterede, at de 5-8 grønlandere der havde bygget igloer rundt om hullet, var ved godt mod.

Så vi returnere til basen, der var 11 kilometer der ud. De første dage blev der etableret en fast is-vej, dvs. man flyttede sporene hvert døgn for ikke at gøre isen porøs, ligeledes blev der sat reflekser op, kantpæle ved is-vejen og rundt om det sorte hul. Og hver gang vi havde været derude blev vi testede med Geigertælleren der var etableret i en faldefærdig gammel barak på meder, der havde stået ude i Camp Tutto ved kanten af indlandsisen

hvor USA ARMY havde haft gang i noget, nogle år forinden, nu var området forladt og øde. Camp Tutto var forskningsbase til et projekt der hed Camp Centuri, en base inde i indlandsisen, med en atomreaktor som energi, alt var lukket 1967 og alle aktiviteter var tys-tys.

Nå men hver gang vi havde været på isen blev vi testet på rævekraven på vores parka (frakke, specielt designet for arktiske forhold) var som regel Radioaktiv, så af med den, du fik en ny næste dag på arbejdet. Nå vi tænkte ikke så meget på det radioaktive, godt nok fik vi dobbelt løn når vi var derude, det burde vil sige os et eller andet og ydermere var det frivilligt om du ville med på isen, jeg konkluderede, når jeg var der, kunne vi lige så godt få det meste ud af det, det var den gængse mening.

Nå tiden gik og i juli måned landet sidste Liberty skib, efter skibet var sejlet. Gav basekommander og den danske forbindelsesofficer en orlovskaptajn fra flåden hinanden hånden på, nu var alt atomskrot ude af Thule området. Alt var fryd og gammen. På basen blev der hvert år skrottet en hel masse metalting, lige fra køleskabe til dozere, gravemaskiner og alt det metal blev opkøbt af Nordmanden på Sandefjord, Norge. Og for at få alt det købte skrot fragtet herfra havde de deres eget skib med i 67 og 68, Vinlands Saga et fire masters med diverse laste og losebomme, besætningen var norsk-finsk nogle raske fyre med ringe i ørerne og kniv i bæltet. Bossen hed Carl en stovt gut med grå hår og skæg, næver, ja store som luffer, men en god fyr. Os der arbejdede på nathold, måtte arbejde for ham nogle timer hver dag. Vi startede kl.0630 ude på dumpen, (jernlossepladsen) i 68 var det meste af jernet Cat dele (diverse maskindele og reservedelskomponenter) fra Camp Tutto, dvs. nye cat. dele, aldrig pakket ud, så der var nogle gutter oppe i campen til at læsse kasserne på 3 akselede trailere – anhængerne der lastede ca. 40 tons hver af dem, blev så hægtet på en gammel Cat-traktor godt nok 600 heste. Og så var det mig der havde opgaven at få skiddet ned på havnen uden at vælte, godt nok kun ca. 5 km. Men det af veje. Jeg husker ikke hvor mange gange 8-10-12? Jeg fik et stort knus af Kurt N. en stor cognac af Franskmanden. Han solgte catdelene til Caddafi i Libyen. Kurt, nordmanden var kun mellemmand, men det var der også penge i.

I R&G var vi udstyret med mange køretøjer, biler, store og små, dozere, gravemaskiner, gradere, gummigeder og en lille Ford traktor, ja den var næsten en tro kopi af den velkendte grå Ferguson derhjemme. Den måtte jeg uofficielt køre med, den var velegnet til en mands opgaver, feje lysene langs start-lande banerne med håndkraft, det skete af og til at de var føjet til med sne, om det var efter den opgave eller andet husker jeg ikke, men jeg ville som vanligt parkere traktoren inde i hjørnet ved vores kaffestue i hangaren men noget var gået galt med motoren, gasspjældet stod helt åbent og nægtede at lukke, hverken speeder eller gashåndtag reagerede, så inden jeg nåede at få drejet nøglen landede jeg med et ordentlig brag inde i vores kaffestue, heldigvis sad min gode ven Per David ikke ved muren i sin sædvanlige lænestol, ellers ville han næppe have overlevet, stolen og det halve af stuen blev slået til pindebrænde, traktoren fik også nogle skrammer. Men heldigvis kunne en mekaniker bevise at det var en teknisk fejl og ikke en menneskelig

fejl, der var skyld i uheldet. Så jeg slap med at blive syet i panden men med syv sting, uden bedøvelse, jeg havde knaldet hovedet op i viskerkontakten på indersiden af forruden. Så det var til at leve med.

R&G var også udstyret med en bus, der fragtede os fra barakområdet og ud i Hangar 1. Ligeledes blev vi kørt til middagsmad i spisesal 5 kl. 12 middag og kl. 24 midnat. På natholdet var det lille Poul Grel der kørte, i min tid der oppe. Poul var ansat i Thule fra 1965 og helt frem til 1985-1986. Poul var en af mine gode venner og han besøgte os altid nogle dage når han var hjemme på ferie. Ligeledes besøgte vi ham og hans philippinske kone Judith på Langeland hvor de boede fra ca. 1974-1975 hvor de blev gift.

Dagholdschaufføren på bussen hed Henning og var en falleret kørerlærer fra Aarhus, en forholdsvis usympatisk stodder, der fuld af pral og fup. Han havde den kedelige vane, at spille alle sine penge op på de enarmede tyvknægte i NCO-klubben og for at finansiere dette lånte han penge, af en lidt naiv gut, desværre nåede han aldrig at få indfriet sin gæld, der var en månedsløn eller mere. Han blev nemlig fyret for fuld musik endda med håndjern på. Ved det at han en nat om sommeren stjal Pouls bus der var parkeret vistnok ved bageriet. Vi var nogle stykker i gang med at lægge grus på nogle veje i barakområdet, så Poul rendte rundt og ledte efter sin bus, han troede vi havde flyttet den for at drille ham, det kunne godt have været tilfældet, men ikke denne gang. Henning havde iført sig en Codyl brandert, en næsten tømt Whisky flaske i hånden og ellers kun underbukser og i den tilstand var han sat sig ind i bussen og sat kursen mod Hangar 1, fuld knald ud af jordvejen skarpt forfulgt af en bil med to AIR POLICE folk med blink og horn og den ene ude på trinbrættet vildt skydende med sin seksløber mod bussens dæk. Et stykke forbi Hangar 1 ud mod dumpen væltede bussen og Henning, blev iført håndjern og sat til afkøling et sted med udvendig lås. DCC fik at vide at han ikke mere var ønsket på basen. Så et par stykker af os blev sat til at pakke hans ting i en kuffert og køjesæk og køre det ud til lufthavnens afgangsterminal. Herfra blev Hennings og hans ting ekspederet med en amerikansk flyver til Søndre Strømfjord og Danmark med forbud med aldrig mere at betræde amerikanske baser. Det var vist kun den gode mand der havde lånt ham penge der var ked af at blive af med ham.

En anden kedelig begivenhed i R&G. Christian Blixenkronen blev også fyret. For som noget uskyldigt, at havde undladt at lægge en jernplade på kørebanen på vejen umiddelbart udenfor havnemolen, da vi ved natholdes fyraften kl. 6 morgen var gået hjem, dagholdet skulle jo forsætte opgravningen, så ingen havde sagt til Blixenkronen, at vejen skulle være farbar, skibssæsonen var ikke startet, men basekommandøren skulle selvfølgelig den famøse morgen ud og inspicere havnemolen og da det var under hans værdighed at forcere et hul på gå ben, ja så skulle der jo findes en syndebuk og Thulegrisen den flinke mand kunne kun sige Christian Blixenkronen, som han så kunne komme af med på en pæn måde. Vi var alle kede af det, Blixen var en meget populær formand, at alle os der var under ham, i ledelsen i DCC var han knap så populær, så ud med ham.

Efter ca. 18 måneder ophold i Thule tog jeg hjem på en velfortjent ferie i 6 uger, hjemrejse midt i november og tilbage på basen et par dage før nytårsaften 1969. Derhjemme var vi til Jens Otto forældres sølvbryllup, stor Thule fest hos Christian i Skalborg. Svend Bornholm og jeg rejste i 8 dage på ferie til Grand Canaria, vistnok Spises rejser, en god tur hvor vi også traf et par enlige damer begge over 20 år og fra Amager, dem hyggede vi os sammen med mens vi var der. Nå men alt for en ende, også ferier. Mellem jul og nytår var det farvel til familien og de lokale rygklappere som man havde mødt på kroen, når man kom hjem på ferie med penge på lommen.

Så et par dage før nytår var vi på arbejde igen også nytårsaften. John og mig var oppe ved NCO klubben og flytte noget sne med håndkraft det var vistnok en branddør og nogle luftkanaler der skulle graves fri, nogle timers arbejde, så en af de flinke tjenere, kom ud et par gange og gav os et glas et eller andet, det var i hvert fald ikke vand, så det lignede jo lidt og så vidt jeg husker havde vi fyraften ved midnatstid.

Inde i NCO klubben var det Papa Bues Viking Jazz Band der spillede og det var jo en oplevelse selv om vi kun oplevede det på afstand. De gode buer skulle jo være på basen en tid, men nytårsmorgen fik de et los i røven og blev sendt til Søndre Strømfjord med førstkommande flyver. Grunden var at de havde røget hashpiber og dette måtte man aldeles ikke på U.S.Airforce område. Jeg nåede ikke at opleve dem inden dørs, desværre. Det skal lige nævnes, at efter Blixenkronen fyring blev en ung mand Erik udnævnt til hans efterfølger og det magtede han slet ikke, men han var fætter til en af høvdingene i DCC toppen, derfor blev han på jobbet i flere år. På en måde var han flink nok, om end noget enfoldig, han kunne ikke kende forskel på en diesel og benzinmotor. Derfor skete det at han hældte forkert brændstof på køretøjerne og slap godt fra det, ved at vi andre opdagede det og fik tanken tømt inden motorerne blev beskadiget. Ja jeg prøvede flere gange at vise ham forskellen mellem tændrør og dysser, men det sivede ikke ind. Og jeg tillod mig også kort før jeg tog hjem, at sige jeg anså ham for en klovn der ikke burde være formand. Det blev han noget sur over, men ikke desto mindre, mødte jeg ham nogle år senere hvor han insisterede på at give mig en undskyldning samt at han fortalte, at han ikke mere måtte være arbejdsleder og at han ikke havde lyttet til mine gode råd, mens tid var.

Midt i marts 1969 oprandt så den glædens dag, jeg fik lov til at få mit kørekort igen og dermed lov til helt legalt at køre rundt i alle R&G køretøjer store som små. Men på grund af den gode Erik og min kemi ikke passede så godt sammen. Ja så blev jeg de sidste 6 måneder på basen over på dagholdet, det passer mig ikke men det var med at holde ud, jeg blev først skattefri i Maj så indtil da var det kæft, trit og holde kæft og det vidste Thulegrisen jo også, den flinke mand.

Formanden på dagholdet hed Bernhard og var heller ikke klassens klogeste dreng, men var rimelig omgængelig så tiden gik derud af og det var også min tanke at blive en sæson mere, men det satte Thulegrisen en stopper for. Han fik den lyse ide at os fra R&S nemt

kunne losse skibe i juli/August der var jo ingen sne at rydde, vi var en seks til syv mand der så valgte at rejse hjem i protest over, at der ikke som vanligt blev antaget havnearbejdere, det blev de nødt til da vi rejste hjem. Thulegrisen hævnedede sig så, på den måde, at jeg og et par andre ikke kunne genantages senere.

Nå men der kunne jo nok skrives en tyk bog om Thule og alle de skøre mennesker der havde valgt at leve der i kortere eller længere tid. Jeg vil slutte med at nævne nogle af de gode drenge som jeg havde fornøjelsen at dele barak og arbejde med, i barak 425. Barakformanden hed Leif Rasmussen også kaldt Bette Leif, han var hjemmefra min barndoms sogn og var udlært smed, en anden smed i 425 hed Søren med Druk som kælenavn, Søren var fra Valore ved Roskilde og døde for nogle år siden (mavekræft). Hans makker hed Ejner også smed fra Hellerup. Korea John var københavner og havde sejlet som matros i ØK, blandt andet med Jutlandia. Al den tid ude i Korea, det havde skadet ham, hans nerver var tit på højkant, men han var en god kollega, at arbejde sammen med, han er død for en del år siden. På modsatte side af gangen boede Tage Madsen, maskinfører og tidligere mat i livgarden hvor han havde lært at betjene og køre gravemaskiner. Tage havde også været i Gaza som FN-soldat på hold 2 og 3, bor i dag i Høje og jeg møder ham af og til.

Så var der Kaj Toft der var på Højmark i Vestjylland, også maskinfører, det meste af min tid var det ham der kørte smørevognen, det var en lastbil med olie og benzintanke på ladet, beregnet til at tanke maskinerne ude i marken, udover brændstof medbragte han også kaffe og sandwich, så Kaj var uundværlig. Kaj lever heldigvis i bedste stil bosat på Fyn og gift med sit livs Eva.

Pluto Hans var også forhenværende FN-soldat fra Cypern hold 2. Hans var også maskinfører oplært i de gamle wirer maskiner og en spøgs fyr.

På dagholdsskiftet delte vi gerne en lille godnat snaps

En glad bornholmer havde vi, Svend Bornholm en gut fra klippeøen, maskinfører på natholdet. Svend endte sine dage i Haderslev en gang i firserne .Også en Fido havde vi nemlig Jens Otto Larsen. Vognmand Larsen glade søn fra Birkelse min hjemegn ). Fido og jeg var gode venner derhjemme, så da både Bette Leif og mig rejste til Thule, annullerede Fido sin konstabelkontrakt i Jyske Trænregiment og kom og gjorde os selskab i barak 425, han startede som Taxi – driver, men vi fik ham fikset ind i R&S hvor han blev en dygtig maskinfører og kunne genantages selvom han rejste hjem i 1969. Han tog derop igen i 1970 og tog et par år mere. Bor i dag i Odense som pensionist bor i beskyttet bolig efter en hjerneblødning men fungerer da i sin kolonihave og sit gode humør.

Lille Poul Langeland var nok den yngste dansker på basen lige fyldt atten og var på basen på en slags dispensation, hans morbror Jørgen Langeland var i R&G så der kom Poul også ud efter at han havde kørt Taxi i et par måneder begge langelændere var oprindelig fiskerdrenge fra Bagenkop, men de blev begge stabile maskinførere især Lille Poul blev en

stabil Graderfører og blev i Thule nogle år. Efter hjemkomsten var han i mange år skipper på en sejrende rambuk og var med til at lave de store broforbindelser. Farø, Store Bælt, Øresund. Nyder i dag tilværelsen som pensionist hjemme i Bagenkop.

Det var Thule i store træk, der var selvfølgelig mange flere gutter end de her nævnte i barak 425 og i R&S .

Men jeg slutter midt i juli 1969 og tager hjem, for altid.

Per Røn.